Alleg. 107.

Sprawozdanie

komisyi drogowej o wniosku posła Józefa Męcińskiego, w sprawie reformy obowiązującej Ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Ośmnaście lat minęło od czasu, kiedy obowiązująca dotąd Ustawa drogowa weszła w wykonanie — mieliśmy więc dostateczną sposobność zbadania wpływu jej na rozwój środków komunikacyjnych w kraju naszym i ocenienia jej użyteczności.

I jakiż się nam pod tym względem przedstawia obraz?

Oto widzimy, iż drogi krajowe pod troskliwym zarządem Wydziału krajowego, nie mniej, iż drogi powiatowe dzięki ofiarności znacznej liczby powiatów, swój własny interes dobrze rozumiejących, tak co do ilości jakoteż co do jakości znacznie się podniosły, podczas kiedy drogi gminne z bardzo małemi wyjątkami w najlepszym razie w pierwotnym swym stanie pozostały, a nawet tu i owdzie w skutek zupełnego zaniedbania jeszcze bardziej się pogorszyły. Przeświadczenie o tym ujemnym wpływie dzisiejszej Ustawy na stan naszych dróg gminnych jest powszechne, a jak dalece również i Reprezentacya krajowa to przeświadczenie podzielała, dowodzą ponawiające się prawie rok rocznie wnioski dążące ku tej reformie, i ta uwagi godna okoliczność, że dzisiaj już po raz czternasty sprawa ta przed Wysoki Sejm występuje.

Nie da się zaprzeczyć, że zadanie przerobienia Ustawy drogowej nie jest łatwem w obec licznych i niezwykłych różnic, jakie w jednych i tych samych stosunkach między pojedyńczemi miejscowościami zachodzą, lecz trudności te nie uprawniają Reprezentacyi krajowej do zasankcyonowania ciągłego zastoju, powinny one raczej pobudzić ją do energicznego wystąpienia przeciw wszechstronnie uznanemu złemu.

Jednym z dość ważnych powodów, dla których wniesione dotąd projekta reformy Ustawy drogowej uznania Wysokiego Sejmu zdobyć sobie nie mogły, była niezaprzeczenie ta, praktycznym umysłom nie tak łatwo przystępna ich właściwość, iż dążyły do reform rozmiarów obszernych, w swych skutkach nie tak łatwo ocenić się dających, a biorąc wzory z zarządzeń

innych Państw, z których środkami ubogi nasz kraj mierzyć się nie może, wiodły nas na pole teoryi logicznych i ponętnych, lecz dla nas najczęściej do wykonania niemożliwych.

Komisya drogowa porzuciła więc ten kierunek, stanęła, nie wdając się bynajmniej w rozbiór licznych systemów organizacyjnych, na gruncie dotychczasowej obowiązującej Ustawy, i przedstawia Wysokiemu Sejmowi projekt noweli zmieniającej jedynie postanowienia, które doraźniej korektury wymagają, mianowicie

I. postanowienia tyczące się przeważnie prestacyi do budowy i utrzymania dróg gminnych (§§. 11, 12, 13, 14, 16, 18, 19).

II. postanowienia tyczące się zarządu i należytej kontroli Władz autonomicznych i rządowych w sprawach drogowych (§§. 25, 26, 27, 28, 31).

ad I.

Przystępując do usprawiedliwienia zmian, zaproponowanych co do jakości i rozmiarów prestacyi dla budowy i utrzymania dróg gminnych, starała się komisya przedewszystkiem zbadać te wadliwości obowiązującej Ustawy drogowej, które już w zasadach jej tkwiły, a zatem w praktycznym zastosowaniu tem jaskrawiej objawić się musiały.

Jako takie zasadnicze wadliwości uznała komisya drogowa

po 1-sze: ustanowienie dwóch zupełnie odmiennych prestacyi dla obszarów dworskich i gmin, które będąc składnikami jednej i tej samej całości, rozróżnione być nie powinny co do praw i obowiązków całość tę zarówno obchodzących;

po 2-gie: rozłożenie ciężaru prestacyjnego w robocie w jednej mierze między pojedynczych członków gminy bez uwzględnienia różnicy, jaka z natury rzeczy w zasobach tychże członków zachodzić musi;

po 3-cie: zlokalizowanie prestacyi w obrębach pojedyńczych gmin z zapoznaniem natury wszelkich środków komunikacyjnych, które tylko w swem połączeniu użytek przynosząc, jako dobro ogółu uważane być powinny.

Te wadliwości starała się komisya głównie w swym projekcie Ustawy drogowej usunąć.

Co się tyczy rozdziału prestacyi w naturze na materyał budowlany, którego obszar dworski dostarczyć winien i robotę, którą gmina wykonywać ma, wiadomo, iż to patryarchalne na dawnym zwyczaju oparte postanowienie dotychczasowej Ustawy było wynikiem kompromisu, który na razie ku temu jedynie zmierzał, aby nareszcie Ustawa normująca administracyę dróg krajowych i obwodowych do skutku przyjść mogła.

Licząc się więcej z przeszłością, nie uwzględniono tego silnego prądu, jaki się już natenczas w tworzeniu środków komunikacyjnych objawiać zaczął, i który dzisiaj w sieci tychże nawet i drogom gminnym nie równie większe nadaje znaczenie, a biorąc potrzebę lokalną jako jedyną cynozurę w rozmiarze prestacyi, uchwalono postanowienia raczej prowizoryczne może nawet w nadzie, iż konieczna ich reforma i tak wkrótce nastąpić musi.

Według zdania komisyi drogowej nie da się tej wadliwości półśrodkami zaradzić, musi ona być w zupełności usuniętą — a na jej miejscu winna stanąć zasada jednolitych obowiązków, mianowicie roboty od wszystkich do roboty uzdolnionych i opłat pieniężnych od opłacających podatki bezpośrednie.

Odpowiednie w tym względzie zmiany przedstawia też komisya drogowa Wysokiemu Sejmowi w projekcie nowelli. Nie możemy jednak milczeniem pominąć zarzutów, które się przeciw tej przez komisyę przyjętej zasadzie najczęściej pojawiają.

Pierwszy z tych zarzutów skierowany jest przeciw zupełnemu wykluczeniu od prestacyi dworskich obowiązków dostarczania materyału budowlanego — i tem popierany, że obszary dworskie, będące zwykle właścicielami lasów, potrzebny materyał budowlany z łatwością nawet w chwili najnaglejszej potrzeby dostarczyć są wstanie, że przeto należyte utrzymanie dróg gminnych będzie więcej zapewnionem i tańszem — lecz czyż dla tych w najczęstszych razach drobiazgowych korzyści pozostać mamy przy praktyce, której niewłaściwość w zastosowaniu już z tego wyniknąć musi, iż ocena potrzeby i jakości dostawy samemu obowiązanemu przysługuje przy tej praktyce, która była najgłówniejszym powodem waśni między gminami i obszarami dworskimi a nawet powodem do rozpraw w Trybunale administracyjnym. Komisya jest przeciwnego zdania, że nabycie potrzebnego dla dróg materyału za gotówkę, wywrze korzystniejszy wpływ na jego dobór i jego zaoszczędzenie i uwolni obowiązanych od tych uciążliwych reperacyi, które się, jak doświadczenie poucza, prawie rok rocznie przy jednych i tych samych przedmiotach budowlanych powtarzają.

Drugi przeciw prestacyom w robocie podniesiony zarzut idzie nierównie dalej, domagając się usunięcia wszelkich prestacyi w naturze, oraz pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg w ogóle dodatkami do podatków. Przeciw temu żądaniu komisya drogowa stanowczo oświadczyć się musi — nie tylko z ogólnego względu, iż system ten wszystkie drogi na równi stawia, żadnej różnicy między ważnością i frekwencyą pojedyńczych dróg nie przypuszcza i ostatecznie nierównie większych nakładów i kosztowniejszej administracyi wymaga, ale zarazem ze względów praktycznych, a temi są:

a) ta okoliczność, iż utrzymanie dróg gminnych przedewszystkiem robót ziemnych wymaga, które za opłatą wykonane nierównie większe koszta za sobą pociągną;

b) łatwość, z jaką robota około dróg w porównaniu z opłatami pieniężnemi przez włościan naszych dostarczoną być może;

c) dogodność dla zarządu drogowego, iż w prestacyach roboczych ma w każdym razie do dyspozycyi środki niezależne od cen robót, które się względnie do czasu i miejscowości ciągle zmieniają w epokach dla gospodarstwa wiejskiego ważniejszych, znacznie podnoszą a nawet w gminach, posiadających drogi nieproporcyonalnych rozmiarów, są do nabycia;

d) możliwość pociągnięcia do słusznej prestacyi także i tych mieszkańców gminy, którzy nie opłacając żadnych podatków, jednakże zarówno z innymi z dobra publicznego korzystają.

W końcu zwraca komisya drogowa uwagę Wysokiego Sejmu na przyjęte w noweli postanowienie, iż każdemu obowiązanemu przysługuje prawo uwolnić się od ciężaru roboty opłatą należytości za nią przypadającej. Dalszy wreszcie zarzut, czyniony przeciw zatrzymaniu prestacyi roboczych, polega na słusznem po największej części doświadczeniu, iż roboty około dróg, nomine odioso szarwarkowemi zwane, wykonują się w sposób tak niewłaściwy, iż są raczej marnotrawieniem czasu i sił roboczych. Zarzut ten nie tyczy się zatem samej zasady, lecz jej wykonania i może z łatwością być usunięty przez odpowiedni nadzór. Dla tego też proponuje komisya drogowa w dotychczasowych postanowieniach administracyjnych zmiany, które wykazanemu złemu zaradzić powinny. Te poglądy mając na oku, przyjęła komisya drogowa prestacye w robocie jako pierwszorzędną podstawę środków, potrzebnych do budowy i utrzymania dróg gminnych dzieląc je na dwie kategorye — to jest:

A) na prestacye robocze bezpośrednie, które w ilości 4 dni od każdego N-ru domu w gminie, i w tej samej ilości od każdej rodziny na obszarze dworskim zamieszkałej, uiszczone być mają;

B) na prestacye robocze przypadające po $1/2$ dnia od każdych 3 złr., opłacanych tak przez obszar dworski jakoteż przez członków gminy podatków bezpośrednich z pominięciem

wszelkich dodatków. Prestacye obu kategoryj są obligatoryczne i muszą być albo odrobione albo spłacone.

Prestacye pierwszej kategoryi ustanowione dotąd li dla członków gminy, zniża komisya drogowa w swym projekcie do dni 4, nakłada jednak taki sam obowiązek na każdą na obszarze dworskim zamieszkałą rodzinę. Ubytku ztąd sił roboczych obawiać się nie należy nietylko może z powodu powiększenia ich prestacyami z obszaru dworskiego przypadającemi ile raczej z tej przyczyny, że czyniąc je obligatorycznemi, znosi się dowolność ich użycia w miarę niesprawdzonej przez nikogo potrzeby i poddaje się ich wykonanie ścisłemu nadzorowi.

Innej zupełnie natury są prestacye drugiej kategoryi. Pozostawiają one Zarządowi drogowemu wolność czy to użycia ich w robocie, skoro tego zajdzie potrzeba, czy też zażądania spłaty, skoro naprawa dróg wydatków pieniężnych wymagać będzie. Prócz tej dla dobrego gospodarstwa drogowego bardzo cennej własności, mają prestacye tej kategoryi jeszcze tę wielką zaletę, iż będąc wymierzane według opłacanych podatków, wyrównują na wstępie wadliwość teraźniejszej Ustawy drogowej polegającą na tem, iż przy nakładaniu obowiązków prestacyjnych nie uwzględniano wcale różnicy między zasobami mniej lub więcej zamożnych członków gminy.

Prócz powyższych prestacyi proponuje komisya drogowa jeszcze jako dalszy środek zapewniający dobre utrzymanie dróg gminnych, utworzenie funduszu powiatowego dla tychże dróg.

Do tego funduszu wpływa w pierwszym rzędzie pieniężna wartość wszystkich w ciągu roku nieużytych prestacyi, które bez przeniesienia z roku na rok według cen przez Radę powiatową ustanowionych spłacone być muszą, ale zarazem dodatki do podatków, które po ścisłej rewizyi budżetów drogowych pojedynczych gmin przez Radę powiatową w równej mierze na wszystkich opodatkowanych w powiecie rozłożone być mają.

Przez to postanowienie usuwa komisya drogowa nietylko wadliwe zlokalizowanie prestacyi na terytorya pojedynczych gmin, Ustawą dotychczasową unormowane, ale wprowadza w sposób właściwy a jak najmniej uciążliwy system konkurencyi, który to system najwięcej naturze dobra publicznego odpowiada i jako najsilniejsza dźwignia do podniesienia i rozwoju środków komunikacyjnych uważaną być może.

Dla gmin miejskich nie wniosła komisya drogowa żadnego wyjątku — owszem zastosowała i do nich te same zasady prestacyjne, które dla gmin wiejskich ustać mają, a uczyniła to

najpierw ze względu, iż przezto gminy miejskie zyskają nierównie więcej środków do należytego utrzymania swych licznych komunikacyi,

powtóre, iż w skutek tych postanowień pociągnięci będą do miernego spółudziału w poniesieniu kosztów na drogi również i ci obywatele, którzy nie opłacając podatków mimo iż zarówno z innymi ze środków komunikacyjnych korzystają, uwolnieni by byli od wszelkiego na ten cel ciężaru,

wreszcie z uwagi na tworzyć się mający fundusz powiatowy dla dróg gminnych, który by się wskutek wykluczenia gmin miejskich ze szkodą powiatu znacznie zniżyć musiał.

ad II.

Opierając się na doświadczeniu, iż najlepsza nawet Ustawa bez skutku pozostanie, jeżeli nie będzie ściśle i sumiennie wykonaną, — proponuje komisya drogowa w swym projekcie zmiany dążące do sprężystej administracyi. W tym celu stawia komisya drogowa zarządy dróg gminnych pod ściślejszą niż dotąd kontrolę Wydziałów powiatowych, te zaś pod kontrol Wydziału krajowego, nadając Władzom nadzorującym nietylko w wypadkach spostrzeżonyc uchybień moc zarządzenia coby uznały za stosowne, ale nawet prawo zastąpienia opieszałyn zarządów w przekazanych im Ustawą czynnościach przez delegatów ze swego ramienia.

Dla uchylenia możliwych zarzutów nieświadomości, uznała wreszcie komisya drogowa za stosowne przyjąć w projekcie swym postanowienie, aby w granicach obowiązujących przepisów wydanym był przez c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym regulamin drogowy, wyjaśniający szczególne postanowienia Ustawy drogowej oraz wskazujący wszystkim interesowanym sposób należytego wykonania przypadających nań obowiązków.

Na podstawie powyższych motywów przedstawia komisya drogowa Wysokiemu Sejmowi załączony projekt noweli do Ustawy drogowej z dnia 18. Sierpnia 1866 z wnioskiem:

Wysoki Sejm raczy uchwalić postanowienia w załączonej noweli wyszczególnione.

Tem sprawozdaniem załatwiono wniesione do Wys. Sejmu petycye Nr. 175 i 274.

Lwów 14. Października 1884.

J. Męciński
Przewodniczący.

P. Gross
Sprawozdawca.

U s t a w a

z dnia . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, zmieniająca niektóre postanowienia ustawy drogowej z dnia 18. Sierpnia 1866. r.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam co następuje:

Art. I.

Postanowienia §§. 11., 12., 13., 14., 16., 18., 19., 25., 26., 27., 28. i 31. ustawy krajowej z dnia 18. Sierpnia 1866. dz. u. kr. Nr. 15. z 1867. r. w dotychczasowem brzmieniu zostają uchylone i mają opiewać jak następuje:

§. 11.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów, oznaczonem będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) w każdym pojedyńczym wypadku ustawą krajową.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ciężą na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchwalać dotacyę potrzebną do utrzymania tych dróg w dobrym stanie.

Czy i w jakiej mierze gminy i obszary dworskie, przez które te drogi przechodzą, przyczyniać się mają do kosztów budowy tych dróg prestacyami, przeznaczonemi dla dróg gminnych (§. 12.), oznaczy Rada powiatowa w każdym poszczególnym wypadku (§. 26. u. 3.).

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych tak na gruntach gminy, jak obszaru dworskiego mają być pokrywane:

a) prestacyami §§. 12., 14., 15. i 16. wskazanemi,
b) zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 13.).

§. 12.

Prestacye na rzecz dróg gminnych wymierza się w sposób następujący:

Od każdego numeru domu położonego w gminie wiejskiej i od każdej rodziny a względnie partyi prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe zamieszkałej w gminie miejskiej lub na obszarze dworskim, odrabiać należy rocznie cztery dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni przepisany w gminie lub na obszarze dworskim, uiszcza rocznie, oprócz prestacyi powyżej oznaczonej, od każdych trzech złotych reńskich podatków bezpośrednich pół dnia pieszego lub tegoż wartość pieniężną.

Ułamki powyżej jednostki podatkowej nie idą w rachubę przy wymiarze prestacyi.

Zarządowi drogowemu wolno będzie w razie uznanej przez niego potrzeby zmienić robotę pieszą na ciągłą: w stosunku trzech dni pieszych do jednego dnia parokonnego, a dwóch dni pieszych do jednego dnia parobydlanego zaprzęgu.

Zamiany takiej żądać można tylko od kontrybuenta posiadającego potrzebny inwentarz roboczy i uiszczającego prestacyę w naturze.

Gdyby ilość prestacyi w pewnej miejscowości przewyższała potrzebę, natenczas może Rada powiatowa za przyzwoleniem Wydziału krajowego, zniżyć na rok jeden wymiar prestacyi z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi od domów i rodzin względnie partyi, do prestacyi od podatków.

§. 13.

Jeżeli prestacye i inne źródła funduszów dróg gminnych nie wystarczają na budowę i utrzymanie tychże dróg w pewnej miejscowości, natenczas niedobór pokryty będzie zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, na rzecz którego obowiązaną jest Rada powiatowa uchwalać corocznie dotacyę potrzebną. (§. 26. ust. 4.)

Do funduszu tego wpływają nadto dochody z wykupna nieużytych w ciągu roku prestacyi tudzież z nieużytych opłat pieniężnych. (§. 14.)

§. 14.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej służyć będą spisy domów i rodzin względnie partyi, oraz spisy opłacających podatki bezpośrednie.

Spisy takie będą układane pod kontrolą Wydziału powiatowego przez organa miejscowe (§. 28 ust. 3 i 4) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. grudnia.

Prestacye winien zarząd drogowy w miarę potrzeby zużyć rok rocznie w całości oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych. Nie użyte w ciągu roku pre-

stacye mają obowiązani do dni trzydziestu po ukończonym roku spłacić według cen wykupna (§. 16) a kwotę pieniężną ztąd, jakoteż z nieużytych opłat pieniężnych powstałą, naczelnik gminy i przełożony obszaru dworskiego wnieść mają niezwłocznie do kasy Wydziału powiatowego (§. 27. ust. 3).

Prestacya w naturze ogranicza się na terytoryum gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość, wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć roboty ciągłej do dostawy materyałów znajdujących się w innej miejscowości, z warunkiem, że dostawa ta uskutecznioną być może w ciągu jednego dnia.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnastego roku życia, albo też w skutek starości niezdolne są do pracy, nie mogą zastępować nikogo w odbywaniu powinności drogowych.

§. 16.

Każdy do prestacyi obowiązany (§. 12) może się od niej wykupić spłatą jej wartości, na podstawie ceny ustanowionej przez Radę powiatową (§. 26 ust. 5) a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia ceny wykupna.

W razie potrzeby gotowizny uznanej za niezbędną przez zarząd drogowy, uiszczoną być może w pieniądzach prestacya, przypadająca od podatku.

§. 18.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi a zbyt kosztownej dla powiatu, udzielane być może wsparcie z funduszu krajowego.

§. 19.

Jeżeli droga krajowa lub powiatowa przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów, jako to: na budowanie ścieków, kanałów lub bruku, całą ztąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

Jeżeli użytkowanie kopalń i kamieniołomów lub inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne, albo też przedsiębiorstwo mające na celu eksploatacyę lasów, nieomyconą drogę powiatową lub gminną niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, obowiązany będzie przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć dobrowolna ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną. Jeśli nie przyjdzie ugoda do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Wysokość tych datków ma być zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo powiększa koszta jej utrzymania.

§. 25.

Wydział krajowy prowadzi w granicach niniejszej ustawy naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich innych dróg publicznych nierządowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu instrukcye tak administracyjne i rachunkowe jako też techniczne i czuwa nad ścisłem wykonywaniem przepisów istniejących.

Jeżeli Wydział powiatowy zaniedbuje drogi powiatowe, lub nie wykonywa należycie nadzoru nad drogami gminnemi, albo w sposób nieodpowiedni używa prestacyi i funduszów drogowych, natenczas Wydział krajowy wydaje stosowne zarządzenia, a w razie potrzeby przez siebie uznanej ustanowi za zgodą politycznej władzy krajowej na koszt powiatu swój własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego.

Jeżeli Rada powiatowa nie ustanowi ceny wykupna prestacyi w należytym czasie (§. 26—5), natenczas dokona tej czynności Wydział krajowy, który obowiązany jest również przedsięwziąć stosowne środki zaradcze, jeżeli Rada powiatowa nie uchwali funduszów i dotacyj wskazanych w §. 26—2) i 4).

Wydział krajowy rozstrzyga spory między Radami powiatowemi co do kierunku dróg powiatowych, również jak co do środków, któremi każda z nich do budowania i utrzymania takowych przyczyniać się ma, nakoniec rozstrzyga sprawy drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 26.

Rada powiatowa stanowi:

1) o budowie i kierunku nowej drogi powiatowej, o zmianie kierunku lub zaniechaniu drogi istniejącej i zawiadamia o tem Wydział krajowy (§. 7.);
2) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania dróg powiatowych;
3) o prestacyach gmin i obszarów dworskich do dróg powiatowych;
4) o dotacyi potrzebnej na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 27. ust. 3).
5) o corocznej cenie wykupna prestacyi, uchwałą przynajmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego roku administracyjnego powziąć się mającą.

§. 27.

Wydział powiatowy:

1) prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych;

2) nadzoruje urzędy gminne i obszary dworskie, co do budowy i utrzymywania dróg gminnych i kieruje odnośnemi czynnościami miejscowego zarządu drogowego (§. 28. ust. 3 i 4) a w razie zaniedbania zarządza co uzna za stosowne;
3) zarządza powiatowym funduszem dróg gminnych, przedkłada corocznie Radzie powiatowej preliminarz potrzeb, które z tego funduszu mają być pokryte i wyznacza zasiłki w myśl §. 13;
4) kieruje budową i dozoruje utrzymania drogi krajowej w granicach swego powiatu, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzoną;
5) rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych;
6) wrazie zaniechania drogi powiatowej lub gminnej, przeprowadza całą czynność §. 9. przepisaną.

§. 28.

O potrzebie nowej drogi gminnej dla zewnętrznej komunikacyi stanowi Rada gminna za porozumieniem się z przełożonym obszaru dworskiego i za zgodą Rady powiatowej.

W razie niezgodności zdań rozstrzyga Wydział krajowy.

Zwierzchność gminna razem z przełożonym obszaru dworskiego prowadzą cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg gminnych, do nich należy staranie, aby drogi gminne w dobrym stanie były utrzymywane.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, zakres działania przełożonego obszaru dworskiego przechodzi na Reprezentacyę gminną.

Jeżeliby organa miejscowe nie utrzymywały dróg gminnych w dobrym stanie, lub używały w sposób nieodpowiedni prestacyi i funduszów drogowych, natenczas Wydział powiatowy ma zaradzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien tenże w miarę potrzeby a za zgodą politycznej władzy powiatowej, objąć bezpośredni zarząd dróg rzeczonych, w którym to razie rozporządzać będzie prestacyami, niemniej też dochodami z myta lub innymi funduszami dla tych dróg przeznaczonymi.

Wszelkie spory i zażalenia, dotyczące objęcia dróg gminnych w zarząd Wydziału powiatowego, rozstrzyga Wydział krajowy, w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

§. 31.

Ustawa drogowa nie obowiązuje miast posiadających odrębne statuty gminne.

W granicach tej ustawy oraz innych odnośnych ustaw i przepisów obowiązujących, wyda c, k. Namiestnictwo, w porozumieniu z Wydziałem krajowym, wykonawczy regulamin drogowy, mający zarazem obejmować szczegółowe postanowienia o potrzebnych terminach w poszczególnych czynnościach administracyjnych, o współudziale władz rządowych w czuwaniu nad dobrym stanem dróg, tu-

dzież o przedsiębraniu, w razie potrzeby, stosownych środków egzekucyjnych.

Art. II.

Ustawa niniejsza obowiązywać będzie w rok od dnia ogłoszenia jej w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych i ma mieć zastosowanie do odnośnych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z dnia 15. kwietnia 1881. Dz. ust. kraj. Nr. 46.

Art. III.

Wykonanie ustawy niniejszej polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.
